

Az.: 206.3 - 31027/2 N (B 4/209 - 16/80)

Planfeststellungsbeschluß

Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ostumgehung Lüneburg im Zuge der Bundesstraßen 4 und 209, II. Planfeststellungsabschnitt zwischen Bau-km 2 + 660 (Erbstorfer Landstraße, L 220) und Bau-km 4 + 990 (Dahlenburger Landstraße, B 216)

I.

Für das o. a. Bauvorhaben wird gemäß §§ 17 - 18 a des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.10.1974 (BGBl. I S. 2413) in Verbindung mit den Beschlüssen des Nieders. Landesministeriums vom 21.08.1973 (Nds. MBl. S. 1363) und 26.11.1973 (Nds. MBl. S. 1715) der Plan, bestehend aus:

- | | |
|--|------------------------------|
| 1 Merkblatt | (Anl. 1) |
| 1 Erläuterungsbericht vom 15.10.1980 | (Anl. 3) |
| 5 Bl. Bauwerksverzeichnis mit Vorbemerkungen | (Anl. 4 u. 5) |
| 1 Übersichtskarte i.M. 1 : 25 000 vom 19.07.1979 | (Anl. 2) |
| 1 Ausbauquerschnitt i.M. 1 : 50 vom 15.10.1980 | (Anl. 6) |
| 4 Lageplänen i.M. 1 : 1 000 vom 15.10.1980 | (Anl. 7 Bl. 1-4) |
| 5 Höhenplänen i.M. 1 : 1000/100 v. 15.10.1980 | (Anl. 8, Bl. 1, 2, 2a, 3, 4) |
| 4 Grunderwerbsplänen i.M. 1 : 1 000 vom 15.10.1980 | (Anl. 9 Bl. 1-4) |
| 1 Bl. Grundstücksverzeichnis vom 15.10.1980 | (Anl. 10) |
| 1 Wassertechn. Berechnung | (Anl. 11) |
| 1 schalltechn. Untersuchung mit Erläuterungen | (Anl. 12) |

mit folgenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt:

1. Die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis werden dahingehend ergänzt, daß die dort genannten Rechtsvorschriften in der zur Zeit dieser Beschlußfassung gültigen Fassung Anwendung finden.
2. Soweit städtische Planungen (z.B. Stadtentwässerung, Brückenbauwerke) diese festgestellte Planung gleichzeitig tangieren, so sind Einzelheiten in einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Straßenbaulastträger und Stadt Lüneburg zu regeln.

...

3. Die Straßenbauverwaltung wird in Abstimmung und im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde unmittelbar nach Durchführung der Erdarbeiten einen Bepflanzungsplan erstellen.
4. Die technischen Forderungen des Wehrbereichskommandos II sind bei der Baudurchführung zu beachten.
5. Der Entwässerung werden die Angaben in der vorliegenden wassertechnischen Berechnung (Anl. 11) entsprechend den Einbesserungen des Wasserwirtschaftsamtes Lüneburg zugrunde gelegt (vgl. dazu Schreiben des WWA Lüneburg vom 26.10.1981 - Az.: 62507.3 - Mts/Wt - an das Straßenbauamt Lüneburg zum Az.: L-1-12-123/31027-4/209 - und Schreiben vom 30.09.1981.
6. Straßenbaulastträger und Osthannoversche Eisenbahn AG stimmen einvernehmlich die gegenseitigen Beziehungen in Zusammenhang mit der Planmaßnahme ab, wobei das Schreiben der OHE vom 03.12.1980 Az.: T 2/ka-841/9 - an die Bezirksregierung Lüneburg, die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 29.04.1981 (Pkt. 10), das Schreiben des Straßenbauamtes Lüneburg vom 25.05.1981 - Az.: L/1 - 12-123/31027 - 4/209 - sowie das Schreiben der OHE vom 02.06.1981 - Az.: T 2/ka - 841/9 - an das Straßenbauamt Lüneburg zu berücksichtigen sind.
7. Für die Wohnblocks Nr. 1 - 11 und Nr. 13 - 23 in der Dieselstraße, Flurstück 44/20, Eigentümerin Bundesfinanzverwaltung, wird passiver Schallschutz festgesetzt.

II.

Nachrichtliche Hinweise

Die Straßenbauverwaltung wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit allen Versorgungsunternehmen (z.B. Bundespost, OHE, HASTRA), deren Leitungsnetze von der Baumaßnahme berührt werden könnten, in Verbindung setzen.

Ebenso sind alle technischen Einzelheiten für den Kasernenbereich rechtzeitig vor Baubeginn zwischen Straßenbaulastträger/Staatshochbauamt und den militärischen Dienststellen (z.B. Wehrbereichsverwaltung II, Standortältester, Standortverwaltung) abzusprechen.

III.

Allgemeine Begründung

Die Bundesstraße 4 (B 4) verläuft aus Richtung Hamburg kommend durch das Gebiet des Landkreises und der Stadt Lüneburg weiter in Richtung Süden

über Uelzen und den Siedlungsraum Braunschweig zum Harz. Sie ist als entferntere Parallelverbindung zur Bundesautobahn (BAB) A 7 (Hamburg - Hannover) die wichtigste Nord-Südverbindung im östlichen Teil des Landes Niedersachsen.

Im Stadtbereich Lüneburg nimmt die B 4 im Verlauf der Bockelmann-, Schießgraben- und Berliner Straße zugleich den Verkehr der B 209 (Lübeck - Lüneburg - Nienburg), mit der sie einen gemeinsamen Verlauf hat, auf. Mit der B 216 in Richtung Osten nach Dannenberg/Lüchow zweigt im unmittelbaren Stadtgebiet eine weitere Bundesstraße ab.

Zusammen mit den Innenstadt-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehren kommt es insbesondere auf dem Straßenabschnitt B 4 / B 209 mit seinen unzureichenden Knotenpunkten zu fortwährenden hohen Immissionsbelastungen, zahlreichen Verkehrsunfällen und Verkehrsgefahren, Behinderungen, vielfachen Staubildungen und schließlich auch zu erhöhtem Energieverbrauch infolge langsamen und unsteten Verkehrsablaufs.

Die Unfallträchtigkeit des Straßenabschnitts zwischen Lüner Kreisel und B 4 nach Uelzen ist stadtbekannt. Allein in den Jahren 1978 - 1981 (Okt.) hat die Verkehrspolizei rd. 900 Verkehrsunfälle aufgenommen. Die weitere Berücksichtigung der zahlreichen nicht gemeldeten und der Beinahe-Unfälle macht deutlich, in welch ungewöhnlichem Umfang eine fortwährende Gefahren- und Unfallage für die Benutzer allein dieser Durchgangsstraße bestehen.

Die hohe Belastung dieses Straßenabschnitts mit rd. 31 000 Kfz/24 h (1980), schwierige innerstädtische Verkehrsverhältnisse sowie fehlende Möglichkeiten im Innenstadtbereich zur Abhilfe, erfordern eine Verlegung der B 4/B 209.

Die Ostumgehung ist als Bundesstraße geplant und soll die radial nach Lüneburg hineinführenden Straßen B 4, B 209, L 220, B 216, K 40 sowie B 4 und B 209 im Süden teilweise auffangen und verteilen, den Fernverkehr durchleiten, die Fahrzeiten herabsetzen, das städtische Straßennetz wesentlich entlasten, die Emissionen spürbar verringern und schließlich die Siedlungs- und Gewerbegebiete zügig miteinander verbinden (Vresdorfer Heide, Bilmer Strauch, Hafen).

Darüber hinaus wird die Ostumgehung zusätzlich zu diesen Zivilverkehren den am unmittelbaren östlichen Siedlungsrand (Stadtteile Neuhagen und Kaltenmoor) auf der unbefestigten sogenannten "Panzerstraße" ablaufenden Militärverkehr zwischen den Kasernen (Schlieffen Kaserne, Theodor Körner Kaserne) und dem militärischen Übungsgelände Wendisch-Evern südöstlich der Stadt Lüneburg aufnehmen und damit entfernter und immissionsgünstiger (Panzerlärm, Staubentwicklung) von den verdichteten Wohnbebauungen in Neuhagen und Kaltenmoor (mehrstöckig) führen.

Dieses umfangreiche Planungsziel wird angestrebt unter gleichzeitiger Gewährleistung zügigerer Verkehrsabläufe und höherer Verkehrssicherheit durch höhenungleiche Kreuzungen in den Verknüpfungsbereichen mit dem nachgeordneten Straßennetz.

2. Die Umgehungsstraße ist seit langem für die Stadt Lüneburg vorgesehen und steht im Einklang mit der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung der Stadt Lüneburg sowie den Planvorstellungen des Landkreises Lüneburg als zuständiger Regionalplanungsbehörde (vgl. hierzu näher III./Ziff. 4 weiter unten).

Der Durchführungsplan 'Erbstorfer Landstraße Nord' - Operation Build VII., XII. und XIII. - genehmigt vom Regierungspräsidenten Lüneburg am 23.12.1954 (Az.: I c/ H 4 (39)/ Lü 0/II) und der Bebauungsplan Erbstorfer Landstraße Nord vom 30.03.1955 weisen die "Umgehungsstraße Ost" in der festgestellten Lage und höhengleich die L 220 (Erbstorfer Landstraße) kreuzend sowie beidseitig die bebauungsfrei zu haltenden Flächen aus.

Die heutige Bebauung in der "Moorfeldsiedlung" entspricht exakt diesen Ausweisungen und hat die in den Plänen vorgegebenen Baufluchten berücksichtigt.

Anfangs der 60er Jahre war ein Ausbauquerschnitt von einem RQ 17,0 m mit vier-spurigem Ausbau ohne Mittelstreifen vorgesehen und entsprechend der Darstellung der östlichen Grenze im Bebauungsplan "Moorfeld Nord" v. 18.02.1963 mit Änderung von 1967 sollte die Ostumgehung auf Geländehöhe in höhengleicher Kreuzung der L 220 unter Freihaltung der notwendigen Sichtdreiecke weiter in Richtung B 216 (Dahlenburger Landstraße) verlaufen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist nach 1969 (vgl. dazu beispielsweise auch den Ausbau der B 4 südlich Lüneburg nach Melbeck) ein solcher vierspuriger Querschnitt ohne Mittelstreifen vom Bundesminister für Verkehr (BMV) nicht mehr gebaut worden, so daß der o.a. RQ 17,0 m hinfällig wurde.

Die ursprüngliche Planung der Ostumgehung Lüneburg mit ihren bautechnischen Erfordernissen als Bundesstraße war 1970/71 durch die Aufstellung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und die daraus folgende Einbeziehung dieser Umgehung in einen durchgehenden Autobahnzug Hamburg - Lüneburg - Braunschweig - Harz in Frage gestellt worden, wobei für die Bauabschnitte im Lüneburger Bereich die BAB südlich Lüneburg an der B 4 im Raum Bienenbüttel beginnen sollte. Die Einbeziehung des militärischen Verkehrs der o.a. 'Panzerstraße' war dabei nicht mehr vorgesehen.

Diese Planungen sind nach 1972 jedoch wieder zugunsten einer Bundesstraße mit Berücksichtigung des Militärverkehrs eingestellt worden, so daß heute eine über die derzeitig geplante Anschlußautobahn Maschen - Lüneburg hinausgehende Autobahn nach Süden nicht mehr aktuell und auch nicht mehr Teil der Bundesplanung ist (vgl. dazu auch 2. Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 25.08.1980, in: BGBl. I., S. 1614 mit Plandarstellung und Bundestagsdrucksache 9/812 v. 15.09.1981 - Straßenbaubericht 1980 -).

Querschnitt und Trassierungselemente der festgestellten Trasse (z.B. Entwurfsgeschwindigkeit 80 km/h, Radien) sind gegenüber der erwähnten früheren Bundesautobahnplanung reduziert.

Die Ostumgehung schließt an die bestehende vierspurige Teilortsumgehung nördlich Lüneburg an, nimmt den Militärverkehr der Heereskasernen auf und geht westlich der höhenungleichen Kreuzung mit der B 4 (III. Planfeststellungsabschnitt) im Raum Häcklingen/Melbeck (IV. Planfeststellungsabschnitt) in eine zweispurige Bundesstraße über.

Im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 25.08.1980 ist die Ostumgehung mit der höchsten Dringlichkeitsstufe versehen.

3. Die Linienführung der Ostumgehung ist nach ihrer raumordnerischen Abstimmung im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr im Juni 1964 und mit 1. Abänderung vom Februar 1969 und mit 2. Abänderung vom März 1979 erstellt und von diesem förmlich bestimmt worden.

Diese Trassenführung berücksichtigt städtische Bebauungsentwicklungen der vergangenen Jahre und ist nach Prüfung verschiedener Alternativen, die insbesondere im Rahmen der langjährigen öffentlichen Diskussion (Zeitungsberichte, Bürgerversammlungen, Ratssitzungen) eingebracht worden sind, von der planaufstellenden Straßenbauverwaltung dem Planverfahren zugrunde gelegt worden.

- a) Bei den weiträumigen Varianten einer Umgehungsstraße östlich von Lüneburg unter Ausnutzung des vorhandenen Straßennetzes mit der

Variante I. : Wittorf - St. Dionys - Brietlingen - Scharnebeck -
längs dem Elbeseitenkanal - Bereich Bienenbüttel

und

Variante II.: Bardowick - Scharnebeck - Barendorf - Wendisch Evern -
Deutsch Evern - Melbeck - Embsen

sind nachfolgende Grunddaten zu beachten:

	Variante I.	Variante II.	Festgestellte Ostumgehung
Länge	37 km	33 km	15,3 km
davon Neubau	24 km	- km	15,3 km
Höhengleiche Knotenpunkte	13 ^x	24 ^x	---
^x zusätzlich Kreuzungen mit Gemeinde- straßen und Wirtschaftswegen			
Ortsdurchfahrten Nahe Bebauung	6,6 km	11,5 km	1,9 km
Verlauf im Wald	21,5 km	7,6 km	3,6 km
Wohnhäuser bis zu 100 m Abstand	183 ^x	388 ^x	83

^xgrößtenteils kein aktiver Schall-
schutz möglich

...

Ausgehend von den zuvor unter Abschnitt III./ 1. erläuterten verkehrlichen Zielen der Ostumgehungsplanung und den offensichtlichen nachteiligen Auswirkungen dieser weiträumigen Varianten auf andere private und öffentliche Belange können sie als realistische Alternativen zu der hier planfestgestellten Ostumgehungsstrasse nicht angesehen werden.

b) Verschiedene Trassenvarianten für den nördlichen Abschnitt der Ostumgehung zwischen Ilmenau im Norden und der B 216 (Dahlenburger Landstraße) im Süden sind zum Teil während der Planaufstellung und des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt und angeregt worden u.a. auch mit Übersichts- und Planskizzen von Herrn Teune und dem Bund für Vogelschutz (DBV) - Kreisgruppe Lüneburg -. Dies insbesondere aus dem naheliegenden Bemühen, die neue Umgehungsstraße von den Wohngebieten Moorfeld und Neuhagen fernzuhalten.:

- "Fischer" Linie (Ilmenauquerung - westlich Moorfeldsiedlung Kreuzung mit L 220 und DB - zwischen den Heereskasernen - B 216),
- Linie 1. (Nördlich Bardowick - nordöstl. Adendorf - östlich Erbstorf - östlich Theodor Körner Kaserne - B 216),
- Linie 1.1 (wie Linie 1., jedoch westlich um Erbstorf)
- Linie 2. (nördlich Moorfeldsiedlung - nordöstlich Siedlung Ebensberg - östlich Theodor Körner Kaserne - B 216)
- Linie 3. (nördlich Moorfeldsiedlung - westlich Gut Olm - westlich Siedlung Ebensberg - Durchquerung Th. Körner Kaserne - B 216).

	Fischer Linie	1.	1.1	2.	3.	Festgest. Ostumgeh.
aa) <u>Baulänge</u> (km)	5,3	9,6	8,8	7,3	6,0	5,3
bb) <u>Bauwerke</u>	8	12	12	11	10	9

Die "Fischer" Linie erfordert u.a. im Bereich der Kreuzung mit der L 220 und der DB-Strecke eine aufwendige 3-stöckige Kreuzungsanlage im bebauten Nahbereich sowie eine Trogstrecke und Vorkehrungen für die Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der L 220.

Die übrigen Varianten treten aufgrund ihrer Mehrlängen und Bauwerke im Rahmen der Baukostenbeurteilung gegenüber der festgestellten Ostumgehung ebenfalls zurück.

cc) Verkehrsziele Aus den unter III./ 1. und 2. dargestellten Verkehrsüberlegungen kommt der Umgehungsstraße besondere Bedeutung zu; daraus folgt, daß sie bei einer Trassenverschiebung nach Osten die verkehrlichen Vorteile für den Ostteil der Stadt Lüneburg weitestgehend verliert und die Verkehre, die auf

...

diese Weise nicht auf die Ostumgehung gelegt werden können, das innerstädtische Straßennetz und damit auch Wohngebiete weiterhin belasten.

Die planerisch angestrebte Verbesserung des Verkehrsablaufs auf innerstädtischen Straßen ist in erster Linie nur über eine Verringerung der Verkehrsbelastung zu erreichen; eine solche Reduzierung wird erzielt mit einer neuen Straße, die möglichst nah an den Ziel- und Quellverkehr angeschlossen ist und auf diese Weise Umwege und/oder Zeitnachteile mit ihren verkehrlichen Auswirkungen vermeidet.

Der aus dem östlichen Stadtbereich und Landkreis kommende Verkehr soll dabei - soweit er nicht ohnehin das Stadtzentrum selbst anstrebt - beispielsweise auf der L 220 möglichst nahe am städtischen Siedlungsrand auf die neue Straße geführt werden.

Hinzu tritt die planerische Aufgabe der bestmöglichen Aufnahme und Einleitung des Militärverkehrs aus den beiden Heereskasernen auf die Ostumgehung.

Aufgrund dieser Überlegungen können die Alternativen die an das Planvorhaben gestellten Forderungen nicht im nötigen Umfang erfüllen wie die festgestellt Ostumgehung.

dd) Bebauungsplanung

Der rechtsverbindliche Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg vom 23.10.1980 wie auch das regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg enthalten die festgestellte Trasse, so daß alle raumgestaltenden Planungen der wichtigsten Planungsträger auf die dem Planverfahren zugrunde liegende Umgehungsstraße abgestellt sind.

Die genannten Alternativen stehen mit Planungen, Planvorstellungen und städteplanerischen Zielen der Stadt Lüneburg wie auch anderer Träger öffentlicher Belange, die der festgestellten Trasse ausnahmslos zugestimmt haben, nicht in Einklang (vgl. auch Flächennutzungsplan).

Im Bereich des Ortsteiles Ebensberg und des ehemaligen Flugplatzgeländes durchschneiden die vorgenannten Alternativen in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen ausgewiesene Wohn- und Gewerbe-/Industriegebiete.

Weiterhin sehen die Planungen der Stadt Lüneburg einen höhenungleichen Anschluß des Industriegeländes "Ehemaliger Flugplatz" im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 60 an die B 216 in Form der "Planstraße B" in Höhe der Straße nach Hagen vor, um insbesondere die in diesem Gebiet entstehenden LKW-Verkehre (u.a.

Lünebest und Kronenbrauerei) unabhängig von den übrigen Verkehren aus dem Industriegelände am Elbeseitenkanal und dem Hafenbereich, die über die L 221 (Bleckeder Straße) auf die B 216 gelenkt werden, verkehrssicher und störungsfrei anzubinden; diesem städtischen Planvorhaben würden die o.a. Alternativen neben anderen negativen Auswirkungen (Durchschneidung, verkehrs- und baumäßige Probleme bei einer etwaigen Zusammenlegung von Industriegebietsanschluß Planstraße B mit dem B 216/Ostumgehungsanschluß) entgegenstehen.

ee) <u>Umweltliche Belange</u>	Fischer Linie	1.	1.1	2.	3.	Festgest. Ostumgeh.
Trasse dichter als 100 m zur Wohnbebauung (m)	800 (Dammlage Moorweg/ Meisterweg)	600	900	1 000	700	600 (Tieflage Moorfeldsiedlung)
Wohngebäude in 100 m Trassenabstand	20	5	19	7	26	83
Abzubrechende Gebäude (Art. 14 GG, Kosten)	5 (2 Panzerhallen)	5	3	1	4	1 (Vogelstation)
Trassenverlauf auf Waldflächen (km)	1,0	6,75	3,75	1,45	1,4	0,95
Trassenverlauf auf landwirtsch. Flächen	1,3	8,95	9,4	2,6	1,8	1,0
Landespflge (im Verhältnis zur festgest. Ostumgehung)	etwa gleich wie fest- gest. OU	ungün- stiger als OU	ungün- stiger als OU	ungün- stiger als OU	ungün- stiger als OU	

ff) Flächeninanspruchnahme Diese ergibt sich vornehmlich aufgrund der Baulängen, Bauwerke und Nebenanlagen.

Bis auf geringfügige Restflächen stehen rd. 97 v.H. öffentlicher Grund und Boden für die Plantrasse zur Verfügung, so daß insgesamt ein auf das allergeringste Mindestmaß beschränkter Eingriff in Privatflächen mit der festgestellten Planmaßnahme verbunden ist.

...

Zusammenfassend wird unter Würdigung

- der fachplanerischen Zielsetzung der Straßenplanung in Ausführung des Ausbaugesetzes für den Bundesfernstraßenbau,
- der unter aa) bis ff) dargelegten Einzelbeurteilungen,
- der erfolgten Abklärung mit zahlreichen Trägern öffentlicher Belange,
- der nicht zu umgehenden Auswirkungen/Einwirkungen der neuen Straße auf Rechte Dritter und
- der Tatsache, daß nach den dargelegten Gesamtumständen, den verschiedensten zu beachtenden Belangen und unter dem Gesichtspunkt des Mindestbelastungsgebots ein anderer Trassenverlauf auch in Teilbereichen nicht in Betracht kommen kann

die hier festgestellte Plantrasse mit ihren umfangreichen Schutzanlagen als die vorteilhafteste Lösung gegenüber den verschiedenen Alternativvorschlägen beurteilt.

Soweit der Deutsche Bund für Vogelschutz (DBV) eine weitere etwas westlich der sog. "Fischer-Linie" liegende Trasse angeregt hat (Erörterung mit dem DBV vom 16.02.1981), gelten für die Beurteilung größtenteils die auch bei der "Fischer-Linie" genannten Überlegungen.

- c) Für den südlichen Bereich des II. Planfeststellungsabschnitts an der Dahlenburger Landstraße (B 216) sind ein Fortfall der Anschlußstelle Ostumgehung/B 216 und eine Verschiebung nach Osten angeregt worden - vgl. Niederschrift Erörterungstermin vom 29.04.1981, S. 4 und auch Niederschrift Erörterungstermin vom 14.11.1980 für die Planstraße B, S. 8/9 -.

Wichtiges Erfordernis einer Umgehungsstraßenplanung ist die bestmögliche Verknüpfung mit dem klassifizierten Straßennetz. Gerade die B 216 mit ihrem hohen, stetig steigenden Verkehrsaufkommen, starkem Pendler-, Lkw- und Wochenendverkehr erfordert zwingend einen Anschluß an die Ostumgehung, um den ohnehin großen Immissionsvorbelastungen von der B 216 her für die dortigen Wohnbereiche und einem Ausweichen des die Ostumgehung anstrebenden Verkehrs auf andere Wohngebiete (Althagen, Kaltenmoor) zu begegnen.

Mit ihrem rechtswirksamen BBauPl Nr. 60 "Ehemaliger Flugplatz" hat die Stadt Lüneburg ein umfangreiches Industrie- und Gewerbeansiedlungsgelände geschaffen, das neu zu dem vorhandenen Hafen und Industriegebiet "Bilmer Strauch" am Elbeseitenkanal hinzutritt und bei Verkehrsüberlegungen für die früheren Ansiedlungsgebiete am Hafen nicht berücksichtigt werden konnte.

Der vorhandene mittelbare Anschluß des Industriegebietes an die B 216 über die L 221 (Bleckeder Straße) reicht unter Berücksichtigung des zu erwartenden starken Industrieverkehrs nicht aus, diesen aufzunehmen und auf kurzem Wege störungsfrei sicher (Ein-, Ausfädelungen, Fahrbahnwechsel) auf die Ostumgehung zu leiten.

Der zweite Anschluß an die B 216 durch die Planstraße B rd. 0,5 km östlich der Bebauung, für den ein gesondertes Planfeststellungsverfahren stattgefunden hat (Planfeststellungsbeschluß vom 18.12.1981 - Az.: 206.3 - 31027/2 N (B 216 - 5/80) - Bezirksregierung Lüneburg) teilt den gesamten Ziel- und Quellverkehr in diesem östlichen Industrieareal auf und führt ihn größtenteils ohne Beeinträchtigung des starken Verkehrsaufkommens der B 216 (Prognose östl. der Anschlußstelle B 216/Ostumgehung rd. 25 700 Kfz/24 h) auf die Ostum-

...

gehung; da aufgrund der Planstraße B auch Dimensionierungen und Aufwand des inneren Erschließungsstraßensystems im Industriegebiet geringer gehalten werden können, kann insgesamt gesehen, auf diesen Anschluß planerisch und aus Kostengründen nicht verzichtet werden.

Im Vorstadium der Planung ist zeitweilig durchaus überlegt worden, den Anschluß dieses neuen Industriegebietes auf dem ehemaligen Flugplatzgelände an der Anschlußstelle B 216/Ostumgehung Lüneburg vorzunehmen; hiergegen sprachen jedoch verkehrstechnische Komplikationen wie z.B. die Zusammenführung von fünf Verkehrsästen (zwei Äste Umgehungsstraße, zwei Äste B 216 sowie ein Ast Erschließungsstraße), - hier hätte die Schaffung einer verkehrssicheren und für die Verkehrsteilnehmer einsehbaren und überschaubaren Lösung im Anschlußbereich die Schaffung einer 3. Verkehrsebene erfordert, was aus Gründen der Konstruktionsausmaße, Beeinträchtigung der Bewohner sowie der großen Kosten bei den weiteren Planungsüberlegungen ausgeschlossen worden ist.

Aus alledem ergibt sich aufgrund der bestehenden bauplanerischen und erschließungsmäßigen Entscheidungen der Stadt Lüneburg sowie der verkehrlichen und planerischen Überlegungen der Straßenbauverwaltung für die umfassende Bewältigung der vorliegenden gewerblichen Ausflugs- und Militärverkehre, daß ein Fortfall der Anschlußstelle B 216/Ostumgehung und eine östliche Trassenverschiebung nicht in Betracht kommen.

Soweit in diesem Zusammenhang auch ein Anschluß der Konrad-Adenauer-Straße an die Ostumgehung gefordert worden ist, darf auf die Planunterlagen für den III. Planfeststellungsabschnitt hingewiesen werden, die diese Anschlußstelle ausweisen.

4. Die Planungen der Stadt Lüneburg haben die Ostumgehung seit langem jeweils in den Einzelplänen berücksichtigt.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg vom 11.09.1964 - genehmigt vom Regierungspräsidenten Lüneburg am 15.04.1965 (Az.: I c/H 4 (39) Lü O/C) weist in gleicher Weise wie der geltende Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg vom 28.08./23.10.1980 - genehmigt von der Bezirksregierung Lüneburg am 22.01.1981 (Az.: 309 - 21.101 Lü (Lün)) - die Trasse der Ostumgehung zwischen der Ilmenau im Norden bis hin zur B 216 (Dahlenburger Landstraße) im Osten der Stadt in ihrem hier festgestellten Verlauf aus.

Die Bebauungsplanungen der Stadt Lüneburg haben die Ostumgehung gleichfalls entsprechend berücksichtigt und sie als Begrenzung entlang der Trasse beachtet:

- BBauPl Nr. 43 "Vresdorfer Heide", genehmigt 18.08.1971; mit versch. Änderungen (4. Änderung v. 28.12.1978),
- BBauPl Nr. 31 "Industrie- und Gewerbegebiet Lünser Heide", genehmigt 02.05.1972,
- BBauPl Nr. 23 "Industriegebiet" mit 1. und 2. Änderung, genehmigt 17.04.1968, 3. Änderung genehmigt 21.01.1981,
- BBauPl "Erbstorfer Landstraße Nord", aufgestellt am 30.03.1955, Darstellung der Ostumgehung mit höhengleichem Anschluß an die Erbstorfer Landstraße,
- Durchführungsplan "Erbstorfer Landstraße Nord" - Operation Build VII, XII und XIII -, genehmigt am 23.12.1954, Darstellung der Ostumgehung mit höhengleichem Anschluß an die Erbstorfer Landstraße,

- BBauPl Nr. 13 "Moorfeld - Nord", genehmigt am 25.11.1964 mit Deckblatt v. 07.03.1967 für den Bereich an der Erbstorfer Landstraße/geplante Ostumgehung; Darstellung der Ostumgehung mit höhengleichem Anschluß an die Erbstorfer Landstraße,
 - Aufbauplan der Stadt Lüneburg für das Baugebiet "Moorfeld - Ost", genehmigt am 16.06.1961; Darstellung der Ostumgehung und ihres höhengleichen Anschlusses an die Erbstorfer Landstraße,
 - Aufbauplan der Stadt Lüneburg für das Baugebiet zwischen Bachstraße und Bleckeder Landstraße vom 14.11.1959, genehmigt am 16.06.1961; die Ostumgehung bildet die östliche Begrenzung in Parallele zur Diesel- und Kopernikusstraße,
 - BBauPl Nr. 11 "Dahlenburger Landstraße - Bleckeder Landstraße" einschließlich 1. Änderung, genehmigt 23.04.1965,
 - BBauPl "Dahlenburger Landstraße km 0,210 - 2,610", genehmigt 22.04.1965 und
 - BBauPl Nr. 60 "Ehemaliger Flugplatz", genehmigt 21.04.1980; enthält den Anschluß der Planstraße B aus dem GI und GE - Gebiet.
5. Der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen von dem Verkehrsweg her zählt ebenfalls zu den wichtigen zu berücksichtigenden Belangen bei Verkehrsbauten wie der vorliegenden Ostumgehungsplanung.

In Ermangelung festgelegter Grenzwerte gemäß § 43 Abs. 1 Ziffer 1 Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG v. 15.03.1974, in: Bundesgesetzblatt I, S. 721. Hingewiesen werden darf dazu auch auf die Verkehrslärmschutzgesetz-Entwürfe in: Bundestagsdrucksachen 8/1671 vom 23.03.1978, Seite 19, 8/3730 vom 28.02.1980, S. 22, sowie 8/3926 vom 21.04.1980 und 8/4360 vom 02.07.1980) hat die Planfeststellungsbehörde bei dieser Planmaßnahme das Auflagen-/Schutzgebot aus § 17 Abs. 4 Fernstraßengesetz berücksichtigt.

Danach sind dem Straßenbaulastträger insbesondere diejenigen Schutzanlagen in diesem Planfeststellungsbeschluß auferlegt worden, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen erhebliche Beeinträchtigungen als notwendig erachtet worden sind. Solche liegen im Rahmen der hier vorzunehmenden Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich des Verkehrslärms vor, wenn dieser die Zumutbarkeitsgrenze erreicht, d.h. von der ab dem betroffenen Bürger eine nachhaltige Einwirkung des Planvorhabens auf seine rechtlich geschützten Belange billigerweise nicht mehr zugemutet werden kann.

Wenngleich der Gesetzgeber angesichts der Kollision zwischen Immissionschutz und anderen öffentlichen Interessen die gerade ihm eigentlich obliegende politische Entscheidung über die Zumutbarkeitsgrenze ganz offensichtlich noch nicht abschließend getroffen hat, so können die o.a. Entwürfe zum Verkehrslärmschutzgesetz zur Beurteilung im vorliegenden Planfeststellungsverfahren als Grundlage mit herangezogen werden; dies um so mehr, als die bisherigen Bemühungen des Bundestages und des Bundesrates unter umfassender Anhörung und Beteiligung von Sachverständigen erfolgt sind.

Aufgrund dieser Beurteilung der Immissionsfragen und insbesondere der o.a. Frage der Zumutbarkeit und Schutzwürdigkeit hat die Planfeststellungsbehörde die immissionsmäßige Beurteilung des im jeweiligen Einzelfall gegebenen Sachverhalts im Rahmen der Abwägung vorgenommen; dabei sind die Aussagen des Generalverkehrsplans der Stadt Lüneburg und seiner Fortschreibung sowie der Prognoseberechnung für das Jahr 1995 aufgrund neuester Verkehrszählungen in Lüneburg verwandt worden.

Soweit in den nächsten Jahren vorgesehen ist, durch EG - einheitliche Normen die Emissionen von Kraftfahrzeugen ohnehin weiter zu verringern, so ist dies in der Prognose noch nicht und damit auch nicht zum Nachteil Betroffener berücksichtigt worden. (Zu diesen Fragen darf auch verwiesen werden auf die Bundestagsdrucksache 8/1938 vom 19.09.1978 - Umweltgutachten - mit zahlreichen weiteren Nachweisen).
Desgleichen liegen der schalltechnischen Untersuchung für die einzelnen Straßenabschnitte jeweils hohe Rechenansätze hinsichtlich Verkehrsprognose und LKW-Anteil zugrunde, um jede auch nur denkbare Unschärfe zum Nachteil potentiell oder tatsächlich Betroffener von vornherein auszuschließen.

Die äquivalenten Dauerschallpegel sind an verschiedenen Wohngebäuden entsprechend den geltenden "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" - RLS - 81 -, Ausgabe 1981, ermittelt worden. Diese Richtlinien tragen den in den letzten Jahren gewonnenen Erfahrungen und neueren Forschungsergebnissen Rechnung, knüpfen an die Berechnungsverfahren der Anlage 1 des Verkehrslärmschutzgesetz-Entwurfes (BT-Drucksache 8/3730 v. 28.02.1980), der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" (Entwurf 1980) und der VDI 2720 "Schallschutz durch Abschirmung" (Entwurf 1980) an, sind mit diesen abgestimmt und stellen so eine systematische Grundlage auf neuestem Stand für die Beurteilung der Lärmbelastungsimmissionen im Planfeststellungsverfahren dar.

In Ergänzung einer gutachterlichen Untersuchung des Technischen Überwachungsvereins Hamburg bei Aufstellung des BBauPl Nr. 60 "Ehemaliger Flugplatz" durch die Stadt Lüneburg hat ein unabhängiger Gutachter eine weitere schalltechnische Untersuchung zur Immissionssituation im Einwirkungsbereich der Ostumgehung und der Industrie- und Gewerbegebiete des BBauPl Nr. 60 angefertigt, die gleichfalls für die immissionsmäßige Beurteilung . hier: Ortsteil Neuhagen und Dahlenburger Landstraße - im 2. Planfeststellungsabschnitt Berücksichtigung gefunden hat.

Darüber hinaus hat das antragstellende Straßenbauamt Lüneburg eine gesonderte schalltechnische Untersuchung für die Beurteilung des Panzerverkehrs auf der Ostumgehung (II. und III. Planfeststellungsabschnitt) aufgrund schalltechnischer Messungen in Zusammenarbeit mit den örtlichen Bundeswehreinheiten unter Verwendung mehrerer Panzer im Planfeststellungsverfahren vorgelegt und diese Ergebnisse mit den amtlichen Mitteilungsnachweisen der zuständigen Militärstellen über den Panzerverkehr (vgl. dazu auch Niederschrift Erörterungstermin vom 29.04.1981, S. 3 und 4) in die Vorbelastungs- und Prognoseberechnungen eingestellt.

Neben diesen Beurteilungen zu Fragen des Verkehrslärms kann auch das Problem einer im jeweiligen Einzelfall gegebenen plangegebenen Vorbe-

stung, wodurch sich die Zumutbarkeitsgrenze für Lärmeinwirkungen in einzelnen Fällen erhöht, wenn beispielsweise zum Zeitpunkt der Bebauung der betroffenen Grundstücke eine durch planerische Erwägungen oder Vorentscheidungen bereits hinreichend verfestigte konkrete Straßenplanung erkennbar war, die vom jeweiligen Grundstückseigentümer auch als eine solche betrachtet worden ist und von ihm als später teilweise oder auch ganz als zu erfolgende Situationsbelastung hingenommen werden muß, Berücksichtigung finden.

Weiterhin kann in einzelnen Fällen - wie bereits weiter oben erwähnt - in die rechtliche Beurteilung der Schutzwürdigkeit auch die Frage einer vorhandenen Belastung durch Verkehrslärm eingestellt werden.

Der nördliche Teil der Dieselstraße - in erster Linie die Vorderfront der Blöcke Nr. 1 - 11 und Nr. 13 - 23, Flurstück 44/20, der Bundesfinanzverwaltung unterliegt aufgrund seiner speziellen Lage gegenüber dem als Sondergebiet ausgewiesenen Panzerkasernenbereich einer besonderen Immissionseinwirkung durch den laufenden täglichen Kasernenbetrieb (Panzerabstellplatz-, -waschplatz, -reparaturbereich) und den Panzerfahrverkehr über die Bleckeder Landstraße in rd. 30 m Entfernung hin zur heute vorhandenen unbefestigten sog. Panzerstraße als auch dem Verkehr von dort zur Kaserne; dieses wirkt sich als eine gegenüber dem WR-Gebiet geminderte Schutzwürdigkeit aus.

Nach der festgestellten Planung werden die Panzer demgegenüber in rd. 170 m Entfernung auf die in 6 m - 7 m Einschnittslage liegende Ostumgehung auf- bzw. abfahren. Alle übrigen Panzerbewegungen werden sich in einem doppelten Abstand im Bereich der neuen Anschlußstelle gegenüber heute auf der Bleckeder Landstraße abwickeln, so daß sich die künftige Situation insgesamt merklich verbessern wird.

Eine direkte Einwirkung von der neuen Umgehung ist nur in geringem Umfang gegeben, da sich keine Wohnraumfenster an der östlichen Giebelfront der Wohnblocks befinden und die Ostumgehung rd. 6 - 7 m Tieflage aufweist. Ab etwa Block 3 (Hausnummern 25 - 35) bis hin zur B 216 ist die zusätzliche Schallschutzwirkung durch einen rd. 4 m hohen Erdwall aufgrund der anfallenden Bodenmassen für das Siedlungsgebiet 'Neuhagen' mit der Diesel- und Kopernikusstraße zu berücksichtigen.

Diese Immissionsminderung wirkt sich auf der Frontseite der 2 Blocks in der Dieselstraße Nr. 1 - 11, Nr. 13 - 23 geringer aus, da der Anrampungsbereich des Erdwalles aufgrund der planerischen Beengtheit erst bei Block Nr. 13 - 23 beginnt. Daher ist für diese bisher ungeschützten 2 Blocks passiver Schallschutz angeordnet worden - vgl. Abschnitt I./ Ziffer 7. dieses Beschlusses -. der unter Beachtung der eingangs dargelegten besonderen Lage dieses Wohnbereiches zum angrenzenden Militärbereich, zur Panzerauffahrt und auch zur Ostumgehung einen wirksamen Lärmschutz darstellt.

An der nördlichen Gebäudefront des Blocks Nr. 1 - 11 zur Bleckeder Landstraße ist ein Pegel von 70 dB(A) tags/50 dB(A) nachts vorhanden.

Nach der Prognoseberechnung unter Einschluß der künftigen Ostumgehung belaufen sich diese Pegel auf 65 dB(A) tags/ 53 dB(A) nachts und werden bei Berücksichtigung des angeordneten Schallschutzes sich jeweils erheblich verringern.

Damit sind bei der vorliegenden Planmaßnahme Immissionswerte gewährleistet, die auch noch unter denen aus dem Verkehrslärmschutzgesetz-Entwurf vom 28.02.1980 (beispielsweise für völlig unvorbelastete WA/WR-Gebiete 62 dB(A) tags/ 52 dB(A) nachts liegen, so daß unzumutbare Immissionseinwirkungen oder gar etwa eine Gefahr für höchstpersönliche Rechtsgüter nicht auftreten können.

Der Bereich des als WA eingestuften Gebietes Dahlenburger Landstraße (B 216) Nr. 182 - 179 a (vgl. dazu auch Niederschrift Erörterungstermin v. 29.04.1981, S. 4 i.V.m. Niederschrift Erörterungstermin Planstraße B v. 14.11.1980, S. 6 - 8) mit seinen zweigeschossigen Gebäuden in einem Abstand von rd. 105 m bis 162 m von der Fahrbahnachse der Ostumgehung weist für die östlichen und südlichen Hausseiten heute und künftig folgende resultierende Gesamtpegel auf (in dB(A)):

	Heute B 216	Prognose B 216 ohne Umgehung	Prognose mit OU ohne Wall	Prognose mit OU mit Wall
<u>Nr. 182</u>				
Ostseite	68/56	70/61	67/59	66/57
Südseite	69/60	72/64	69/61	69/61
<u>Nr. 180/181</u>				
Ostseite	66/56	69/60	66/57	65/57
Südseite	67/59	71/64	68/60	68/60
<u>Nr. 180 a</u>				
Ostseite	64/53	66/57	63/54	62/54
Südseite	65/56	69/61	65/57	65/57
<u>Nr. 179/179 a</u>				
Ostseite	64/55	68/59	64/56	64/56
Südseite	66/58	70/63	67/59	67/59

Bei Berücksichtigung des im Planfeststellungsbeschluß der Bezirksregierung Lüneburg vom 18.12.1981 für die B 216 mit Anschluß der Planstraße B - Az.: 206.3 - 31027/2 N (B 216 - 5/80) - unter I./5. angeordneten Schallschutzes werden sich die aufgrund der näheren Lage zur Ostumgehung und der Anschlußstelle höheren Immissionswerte bei dem an der Baustrecke der B 216 mit Anschluß Planstraße B liegenden Wohnhaus Nr. 182 (Herr König) erheblich verringern, so daß unzumutbare Einwirkungen nicht auftreten können.

In diesem Zusammenhang darf ergänzend erläutert werden, daß sich durch den Bau der Ostumgehung die von dem Panzerverkehr ausgehenden Immissionen um rd. 9 dB(A) aufgrund der größeren Entfernung und der Einschnittslage der Umgehungsstraße verringern werden; dabei ist zugunsten der Betroffenen in der Berechnung ein etwaiger 'Lästigkeitszuschlag' - ähnlich wie neuerdings bei Ampeln - noch unberücksichtigt geblieben, wie er heute besteht durch das Halten, Aufstellen und Anfahren der Panzer unmittelbar östlich des Hau-

ses Nr. 182 vor dem Überqueren der B 216 auf der alten sog. Panzerstraße sowie auch durch das Halten und Anfahren des B 216-Verkehrs dabei. Ebenfalls zugunsten der Betroffenen sind in der Berechnung unberücksichtigt geblieben die heute längeren Vorbeifahrzeiten der Panzer in geringerer Entfernung (rd. 55 - 120 m) statt rd. 130 - 250 m bei der hier festgestellten neuen Ostumgehung.

Die heute vorhandene Vorbelastung durch die B 216 wird durch die Ostumgehung nicht wahrnehmbar erhöht, sondern vielmehr macht die ausführliche schalltechnische Untersuchung ganz deutlich, daß sich ohne einen Bau der Ostumgehung die schon heute vorliegenden Immissionen ganz erheblich erhöhen und dem Sanierungsgrenzbereich nähern würden, für den es dann aufgrund der fehlenden gesetzlichen Grundlage eine Abhilfe nicht geben würde.

Das BImSchG enthält keine rechtlichen Festlegungen für Abgasimmissionen im Straßenverkehr und -bau.

Die von den als Linienquelle zu betrachtenden Fahrzeuge auf der Ostumgehung ausgehenden Emissionen halten sich eindeutig in einem solchen Umfang, daß auf die Wohnhäuser der Dieselstraße und Dahlenburger Landstraße aufgrund der Abstände und Gradientenlage der Trasse unzumutbare Nachteile nicht einwirken können.

Die Abgasmengen insgesamt sowie auch einzelne Anteile daran sind starken Schwankungen unterworfen, die abhängen von atmosphärischen Bedingungen, jahreszeitlichen Schwankungen, vorhandener Schadstoffbelastung durch Verkehr, Industrie und Hausbrand, Fahrzuständen, Verkehrszusammensetzung, Motorkonstruktionen, Kfz als schnellbewegende Linienquelle, Brenngemischeinstellungen, strengere Regelungen durch Änderungen des Benzinbleigesetzes, Abgasverdünnung durch Verwirbelung sowie natürliche Luftbewegungen und auch Gasbewegung innerhalb der Gase, höhenungleiche Verkehrsabwicklung ohne stauenden Verkehr u.a.m..

Zusammenfassend ergibt sich aus alledem, daß wie von jeder Straße so auch von der Ostumgehung Abgasemissionen ausgehen. Diese halten sich ihrem Umfang, ihrer Zusammensetzung und ihrer Intensität nach jedoch in einem zumutbaren Rahmen, der zudem mit Sicherheit weit unter demjenigen liegt, der ganz allgemein auf Wohnbauten und Arbeitsräume an vergleichbaren Straßen einwirkt oder dem zahllose Bewohner an innerörtlichen Straßen der Stadt Lüneburg fortwährend ausgesetzt sind, wobei dort die jeweils geringeren Abstände zur Fahrbahnachse noch erschwerend zu berücksichtigen wären.

Bei alledem wird das allgemeine Problem der Beeinträchtigung des menschlichen Wohlbefindens insbesondere durch Verkehrslärm keineswegs verkannt, doch kann dessen Lösung nicht allein auf der Ebene der Straßenplanung, die ja gerade zur Lösung innerörtlicher Verkehrsprobleme und der von ihnen ausgehenden Folgen vorgenommen wird, bewältigt werden. Eine Straßenplanung ohne jede nachteilige Auswirkungen kann es nicht geben, sondern Aufgabe bleibt - wie im hier vorliegenden Fall -, diese unvermeidlichen Nachteile unter Beachtung des angestrebten Planungszieles und der unvermeidlichen Beeinträchtigung der Rechte Dritter so gering wie möglich zu halten.

...

6. Zur Schaffung der verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für diese Straßenbaumaßnahme hat das Straßenbauamt Lüneburg im Jahre 1980 das Planfeststellungsverfahren nach §§ 17, 18 a FStrG eingeleitet. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens (§ 18 FStrG) haben die Pläne in der Stadt Lüneburg während der Zeit vom 5. Januar bis 4. Februar 1981 zu jedermanns Einsicht ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung sind nach der vorliegenden Bescheinigung ortsüblich bekanntgemacht worden.

In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen bezeichnet worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen wurden am 29. April 1981 in Lüneburg mit den Verfahrensbeteiligten erörtert.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluß soll das Verfahren abgeschlossen werden.

IV.

Anordnung der sofortigen Vollziehung

Gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO vom 21.01.1960 (BGBI. I., S. 17) in der geltenden Fassung wird die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

Begründung

Über die allgemeine Begründung für jede Straßenplanung hinaus besteht für die hier festgestellte Planmaßnahme ein ganz besonderes öffentliches Interesse, weil die Sanierung der nicht länger hinnehmbaren Verkehrsverhältnisse im östlichen Stadtbereich und insbesondere im Verlauf der Bockelmann-, Schießgraben- und Berliner Straße keinen weiteren Aufschub duldet.

Die Maßnahme ist schon allein in ihren Planfeststellungsabschnitten I. (Ilmenau - L 220 (Erbstorfer Landstraße)) und II. (L 220 - B 216 (Dahlenburger Landstraße)) geeignet, die unbedingt notwendigen Entlastungen, eine deutliche Verringerung der Unfallzahlen und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit herbeizuführen. Insbesondere wird die Ostumgehung mit diesen beiden Teilabschnitten, die planfeststellungs- und straßenbaumäßig gleichzeitig behandelt werden, die Verkehre zwischen Wohn- und Industriegebieten und damit auch den störenden Lkw-Verkehr größtenteils aus dem innerstädtischen Bereich fernhalten.

Die Dringlichkeit der Maßnahme ergibt sich schließlich auch aus der besonders hohen Unfallhäufigkeit auf dem Streckenabschnitt Lüneburger Kreisel - B 4 Richtung Uelzen mit allein etwa 900 polizeilich erfaßten Verkehrsunfällen von 1978 bis Okt. 1981; in diesem Zusammenhang soll lediglich der Vollständigkeit wegen auf die hohe Zahl von insgesamt etwa 240 Leicht-, Schwerverletzten und Toten hingewiesen werden.

...

Zu betonen ist nachdrücklich, daß schon jeder kleinere Auffahrunfall die Möglichkeit der Verletzung von Leib und Leben zur Folge haben kann, so daß weniger den absoluten Zahlen Verletzter oder Getöteter Bedeutung zukommt als vielmehr der Tatsache, mit besonderer Dringlichkeit die Beseitigung der so erkannten Gefahrenbereiche für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer anzustreben.

V.

Einwendungen

Bei Beschlußfassung lagen noch folgende Einwendungen vor:

1. Frau Hildegard Rach, Richard-Brauer-Straße 3, 2120 Lüneburg

Die Einwanderheberin beanstandet die von der Stadt Lüneburg festgelegten Zeiten für die Einsichtnahme in die öffentlich ausgelegten Planunterlagen, fordert die Prüfung der schalltechnischen Untersuchung durch einen Gutachter, einen Fahrtennachweis für die Panzerbewegungen auf der sog. Panzerstraße sowie die Berücksichtigung des Industrie- und Gewerbelärms.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Ausweislich der amtlichen Bekanntmachung der Planauslegung durch die Stadt Lüneburg haben die Unterlagen während eines Monats während der täglichen Dienststunden von 7.45 Uhr - 12.30 Uhr und 13.15 Uhr - 15.30 Uhr zur allgemeinen Einsicht ausgelegen.

Diese Auslegungszeit ist geeignet, der Bedeutung der Bürgerbeteiligung nach Sinn und Zweck - nämlich den Bürgern während eines Monats hinreichend Gelegenheit zur Einsichtnahme zu geben - nachzukommen. Dies zeigt sich u.a. auch darin, daß die Einwanderheberin selbst davon Gebrauch gemacht hat.

Ergänzend darf noch darauf hingewiesen werden, daß mit Rücksicht auf eine umfassende Beteiligung der Bürger die Auslegungszeit in Absprache zwischen Stadt Lüneburg und Planfeststellungsbehörde ausdrücklich auf die Zeit nach den Urlaubs- und Festtagen gelegt worden ist.

(Vgl. zu all dem auch BVerwG v. 04.07.1980 - 4 C 25.78 -, in: DÖV 1980, S. 764 und BauR 1980, Heft 5, S. 437).

Frau Rach wohnt in einer Entfernung von über 800 m von der festgestellten Umgehungsstraße und unterliegt unzumutbaren Verkehrslärmimmissionen nicht.

Hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchungen insgesamt darf auf Abschnitt III./ Ziffer 5. dieses Beschlusses sowie auf die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 29.04.1981, S. 2/3 Bezug genommen werden; danach wird deutlich, daß die verschiedenen Lärmvorbelastungen, amtlichen Nachweise der Panzerbewegungen und Lärmprognosen umfassend gewürdigt worden sind.

2. Anlieger des östlichen Teiles der Dahlenburger Landstraße,
vertreten durch Herrn Uwe Kolkhorst, Dahlenburger Landstraße 180 a und
durch Herrn Hans Engel, Dahlenburger Landstraße 179, beide in 2120 Lüneburg

Die Einwendungen richten sich gegen

- Immissionen;
- verlangt wird eine Verlegung der Trasse nach Osten sowie die Anbindung der Konrad-Adenauer-Straße an die Ostumgehung bei gleichzeitigem Verzicht auf eine Anbindung der Dahlenburger Landstraße.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen darf hinsichtlich Frage der Immissionen auf die ausführlichen Darlegungen unter Abschnitt III./ Ziff. 5 dieses Beschlusses verwiesen werden.

Zur Alternativplanung vgl. bitte III./3. insbesondere III./3.c).

Die Frage einer Anschlußstelle Konrad-Adenauer-Straße (K 40)/Ostumgehung ist im III. Planfeststellungsabschnitt zu regeln, für den entsprechende Pläne ausgelegt haben, die die geforderte Anschlußstelle ausweisen.
Die Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange ist erfolgt.

3. a) Frau Irmgard Kolkhorst, Dahlenburger Landstraße 180 a,
b) Herr Uwe Kolkhorst, Dahlenburger Landstraße 180 a,
beide 2120 Lüneburg

Die Einwendungen richten sich gegen

- Immissionen;
- gefordert werden eine Verschiebung der Anschlußstelle an der B 216 um rd. 250 m nach Osten bzw. ein völliger Verzicht auf diese Anschlußstelle und statt dessen eine Anbindung der Konrad-Adenauer Straße (K 40) weiter südlich.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen darf auf die Behandlung der gleichlautenden Einwendungen unter V./2. (Anlieger des östlichen Teiles der Dahlenburger Landstraße) verwiesen werden.

4. a) Frau Magda Schuppe, Dahlenburger Landstraße 180,
b) Herr Adolf Schuppe, Dahlenburger Landstraße 180,
beide 2120 Lüneburg

Die Einwendungen decken sich mit denen von Frau und Herrn Kolkhorst (V./3.a) b)) und werden als unbegründet zurückgewiesen.

Zur Begründung vgl. bitte V./2. (Anlieger des östlichen Teiles der Dahlenburger Landstraße).

5. Herr Hans-Otto Soetbeer, Dahlenburger Landstraße 177, 2120 Lüneburg
6. Herr Willi König, Dahlenburger Landstraße 182, 2120 Lüneburg
7. Herr Hans Engel, Dahlenburger Landstraße 179 A, 2120 Lüneburg
8. Herr Walter Schulz, Dahlenburger Landstraße 176, 2120 Lüneburg
9. Herr Wilhelm Benitz, Dahlenburger Landstraße 178, 2120 Lüneburg

Die Einwanderheber unter Ziffer 5. bis 9. wenden sich gegen Immissionen und fordern die Verlegung der Ostumgehung nach Osten.

Die Einwendungen zu Ziffer 5. bis 9. werden als unbegründet zurückgewiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen darf auf die Behandlung der gleichlautenden Einwendungen unter V./2. (Anlieger des östlichen Teiles der Dahlenburger Landstraße) verwiesen werden.

Im Falle von Herrn König wird auf die Festsetzung von Schallschutz im Planfeststellungsbeschluß der Bezirksregierung Lüneburg vom 18.12.1981 für die B 216 mit Anschluß der Planstraße B - Az.: 206.3 - 31027/2 N (B 216 - 5/80) - unter I./5. hingewiesen.

10. Frau Renate Göllner, Herr Hans-Dieter Göllner,
Dahlenburger Landstraße 181, 2120 Lüneburg

Die Einwendungen sind inhaltsgleich mit denen unter Ziffer 5. bis 9. und werden ergänzt durch die Forderung, die Konrad-Adenauer-Straße an die Ostumgehung Lüneburg anzubinden.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Vgl. dazu bitte V./2. (Anlieger des östlichen Teiles der Dahlenburger Landstraße).

11. Herr Helmut Dammann, Blumenstr. 11, 2121 Wendisch-Evern:

Die Einwendungen richten sich grundsätzlich gegen den Bau der Ostumgehung Lüneburg.

Sie werden als unbegründet zurückgewiesen.

Vgl. dazu Abschnitt III. dieses Beschlusses und die Niederschriften über die Erörterungstermine vom 11.11.1980 (I. Planfeststellungsabschnitt) und 29.04.1981 (II. Planfeststellungsabschnitt).

12. Die Grünen - Kreisverband Lüneburg -, z.Hd. Frau Freya Scholing,
2121 Deutsch Evern:

Die Einwendungen richten sich grundsätzlich gegen die Ostumgehung Lüneburg.

Sie werden als unbegründet zurückgewiesen.

Vgl. dazu Abschnitt III. dieses Beschlusses und die Niederschriften über die Erörterungstermine vom 11.11.1980 sowie 29.04.1981.

VI.

Rechtsmittelbelehrung

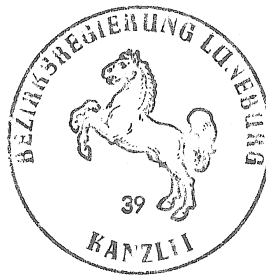
Gegen diesen Beschluß kann innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder zur Niederschrift Klage beim Verwaltungsgericht Stade - auswärtige Kammern Lüneburg -, Uelzener Str. 33, 2120 Lüneburg, erhoben werden.

Die Klage wäre gegen die Bezirksregierung Lüneburg in 2120 Lüneburg zu richten.

Hinweis

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können beim Straßenbauamt Lüneburg, Vor dem Bardowicker Tore 51, 2120 Lüneburg, während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Lüneburg ausgelegt.

Im Auftrage
Dr. Krämer



Beglaubigt

[Handwritten signature]
Angestellte